VIII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 170)
z dnia 28 lutego 2018 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 170)

28 lutego 2018 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Bogdana Rzońcy (PiS)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat działalności Instytutu Transportu Samochodowego na rzecz rozwoju bezpieczeństwa transportu samochodowego w Polsce.

W posiedzeniu udział wzięli: **Marcin Ślęzak** dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego, **Aldona Wieczorek** zastępca dyrektora Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury, **Adam Małyszko** prezes Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów, **Zdzisław Sudoł** dyrektor Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, **Piotr Litwiński** przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego, **Marek Wójcik** pełnomocnik do spraw legislacyjnych zarządu Związku Miast Polskich, **Konrad Romik** sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, **Andrzej Walewski** przedstawiciel Polskiej Izby Motoryzacji.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Porządek dzienny obejmuje informację na temat działalności Instytutu Transportu Samochodowego na rzecz rozwoju i bezpieczeństwa transportu samochodowego w Polsce.

Serdecznie witam na dzisiejszym spotkaniu pana Konrada Romika – sekretarza Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Witam pana profesora Marcina Ślęzaka – dyrektora Instytutu Transportu Samochodowego. Jest też obecna pani Aldona Wieczorek, zastępca dyrektora Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Inwestycji i Rozwoju. Jest z nami także pan Zdzisław Sudoł – dyrektor Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji wraz z zespołem.

Witam pozostałych zaproszonych gości. Jest też pan Piotr Litwiński – przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego. Państwo posłowie są zawsze najserdeczniej witani.

Rozumiem, że państwo posłowie nie wnoszą uwag do porządku dziennego. Przystępujemy zatem do zaprezentowania materiału. Oddaję głos przedstawicielowi ministra infrastruktury lub szefowi instytutu.

Zastępca dyrektora Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury Aldona Wieczorek:

Szanowny panie przewodniczący. Witam wszystkich państwa. Chciałabym przeprosić za nieobecność pana ministra Chodkiewicza spowodowaną chorobą. Przyszło mnie, jak również panu dyrektorowi Konradowi Romikowi reprezentować dzisiaj Ministerstwo Infrastruktury. W imieniu pana ministra chciałabym powiedzieć kilka słów na temat Instytutu Transportu Samochodowego jako instytucji podległej ministrowi.

Instytuty badawcze nadzorowane przez ministra stanowią naturalne zaplecze naukowe i eksperckie polskiego rządu. Oprócz realizacji prac naukowo-badawczych uczestniczą w rozwiązywaniu bieżących problemów transportu drogowego w Polsce i Unii Europejskiej. Jednym z trzech instytutów nadzorowanych przez ministra infrastruktury pana Andrzeja Adamczyka jest Instytut Transportu Samochodowego, który w zeszłym roku obchodził jubileusz 65-lecia istnienia. ITS jest liderem w zakresie takich zagadnień jak ekonomika transportu, ochrona środowiska naturalnego, bezpieczeństwo

techniczne, bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego. Zagadnienie bezpieczeństwa w ruchu drogowym jest w Polsce szczególnie istotne.

Instytut dysponuje bazą danych o wypadkach drogowych oraz danymi historycznymi. Pozwala to prowadzić szczegółowe bieżące analizy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także realizować prace nastawione na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dane te stanowią cenne źródło informacji, dlatego zostały wykorzystane w budowie Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, które realizuje założenia europejskich projektów dotyczących kompleksowego i naukowego podejścia do zagadnień bezpieczeństwa na drogach.

Jeśli chodzi o szczegółowy zakres działania ITS i realizowane przez instytut zadania oraz projekty międzynarodowe, poproszę o zabranie głosu i prezentację pana profesora Marcina Ślęzaka – dyrektora instytutu.

Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Oddaję głos panu dyrektorowi.

Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego Marcin Ślęzak:

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni państwo. Bardzo dziękuję, że mam możliwość wraz ze współpracownikami, którzy mi towarzyszą, zaprezentować dorobek i działalność Instytutu Transportu Samochodowego, szczególnie w aspekcie bezpieczeństwa transportu.

Agenda prezentacji obejmuje: informacje podstawowe, główne kierunki działalności, wybrane projekty i działania, bezpieczeństwo transportu. Instytut jest nadzorowany przez Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa. Mają państwo podane akty prawne, które legły u podstaw powołania instytutu. Jest to zarządzenie ministra transportu drogowego i lotniczego z 1951 r., uchwała Rady Ministrów z 1964 r., ustawa o jednostkach badawczo-rozwojowych, która została zastąpiona ustawą o instytutach badawczych, obowiązującą do dnia dzisiejszego.

Instytut to ponad 65 lat tradycji, doświadczenia, kategoria naukowa A przyznana po raz kolejny za czteroletni okres działania, kilkadziesiąt zrealizowanych międzynarodowych projektów badawczych, w tym w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego, autonomicznych środków transportu czy elektromobilności. Czujemy się liderami w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego, ochrony środowiska, homologacji, badań technicznych pojazdów. Zatrudniamy 180 pracowników, ponad 100 ekspertów i naukowców, w tym 7 profesorów, 25 doktorów, którzy działają w międzynarodowych komisjach eksperckich EKG i ONZ. Do kwestii aktywności międzynarodowej będę jeszcze powracał.

Jeśli chodzi o obszar związany z homologacją, sprawami technicznymi, eksperci instytutu uczestniczą w światowym forum do spraw harmonizacji przepisów dotyczących konstrukcji pojazdów EKG ONZ, Komisji Europejskiej Unii Europejskiej, Międzynarodowym Komitecie do spraw Badań Technicznych Pojazdów CITA, a nawet w homologacyjnej grupie eksperckiej 2015 r. Historia naszego udziału to kilkadziesiąt lat. Można to podsumować w postaci 330 sesji EKG ONZ i 200 sesji Komisji Europejskiej, w których eksperci instytutu brali i biorą udział.

Kilka słów na temat współpracy instytutu z Ministerstwem Infrastruktury i Radą Ministrów. W 3/4 instytut jest nadzorowany przez Departament Transportu Drogowego resortu infrastruktury, zaś w 1/4 przez Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Kwestie bezpieczeństwa ruchu drogowego podlegają krajowej radzie. Moich dwóch szefów jest obecnych na posiedzeniu Komisji. Współpracujemy też z departamentem strategii i współpracy z zagranicą w zakresie pojazdów autonomicznych, inteligentnych systemów transportowych. To jest obszar dotyczący resortu infrastruktury.

Współpracujemy także z innymi ministerstwami. Nie wszystkie wymieniłem. Najważniejsze to Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego. Ponieważ jesteśmy instytutem naukowym, praca naukowa jest ważnym elementem naszej aktywności. Kolejne resorty – Ministerstwo Energii, Ministerstwo Cyfryzacji w zakresie elektromobilności czy pojazdów autonomicznych, ministerstwo właściwe do spraw gospodarki. Z Ministerstwem Cyfryzacji wiąże nas jeszcze kwestia CEPIK 2.0. Z Ministerstwem Rodziny, Pracy

i Polityki Społecznej współpracujemy w zakresie osób niepełnosprawnych. Współpracujemy z pełnomocnikiem ds. osób niepełnosprawnych i PFRON.

Instytut został wyposażony w szereg uprawnień i najważniejsze chciałbym państwu przytoczyć. Po pierwsze, katalog marek i typów pojazdów dopuszczonych do ruchu. W instytucie tworzona jest baza danych, w oparciu o którą we wszystkich wydziałach komunikacji w Polsce są wydawane dowody rejestracyjne. Dane ze świadectw homologacji są wprowadzane w instytucie. Kolejny obszar to certyfikacja kompetencji zawodowych w transporcie drogowym. Jesteśmy jedyną jednostką upoważnioną do tego, wyznaczoną przez ministra właściwego do spraw transportu. Ponadto certyfikacja tablic rejestracyjnych, przyrządów i urządzeń diagnostycznych. Jesteśmy notyfikowani jako laboratorium w zakresie homologacji silników pozadrogowych, czyli niewykorzystywanych w pojazdach, ale też jako jednostka uprawniona w Krajowym Systemie Homologacji, wyznaczona przez ministra właściwego do spraw transportu. Teraz tę funkcję pełni Transportowy Dozór Technicznych.

Główne kierunki działalności: bezpieczeństwo transportu, ekonomika transportu, ochrona środowiska i bezpieczeństwo techniczne. Co do ekonomiki transportu, instytut dokonuje oceny funkcjonowania i organizacji przedsiębiorstw transportowych, monitorowania rynku, monitorowania kosztów. Udziela realnego wsparcia dla naszych przewoźników międzynarodowych. To niezwykle istotny obszar.

Bezpieczeństwo techniczne to obszar związany z badaniami materiałowymi, mechanicznymi, chemicznymi, ale też recyklingiem, innowacyjnymi rozwiązaniami konstrukcyjno-materiałowymi.

Ochrona środowiska obejmuje elektromobilność, pojazdy niskoemisyjne, paliwa alternatywne, paliwa CNG, LNG, biometan, aż do wodoru. Dwa lata temu organizowaliśmy konferencję międzynarodową, podczas której dwa pojazdy zasilane wodorem po raz pierwszy w Polsce jeździły. Zajmujemy się także ograniczeniem wpływu transportu na środowisko.

Przygotowując prezentację, zastanawialiśmy się, w jaki sposób pokazać instytut, żeby to nie były suche dane statystyczne czy ogólniki. W dalszej części będę chciał pokazać tę działalność poprzez projekty, które do tej pory zrealizowaliśmy w obszarach innych niż bezpieczeństwo ruchu drogowego, a potem stricte w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego. Myślę, że będzie to dla państwa możliwość zapoznania się z działalnością instytutu, co może być inspirujące dla wykorzystania naszego potencjału w pracach parlamentarnych.

W projekt międzynarodowy HIT-2-Corridors zaangażowanych było kilka krajów europejskich basenu Morza Bałtyckiego. W ramach tego projektu zbudowaliśmy dwie stacje tankowania wodorem w Skandynawii. W Polsce opracowaliśmy mapę drogową, gdzie stacje wodorowe powinny być, w jakiej kolejności powinny powstać, żeby można było z północy na południe i ze wschodu na zachód przejechać pojazdem zasilanym wodorem. To jest zdjęcie pojazdu zasilanego wodorem zrobione na terenie ITS.

Drugi projekt międzynarodowy – More BBB. Opatentowana konstrukcja umieszczona w dwóch kontenerach, znajdująca się w Niepołomicach koło Krakowa. To jest pierwsza mobilna instalacja podwyższająca jakość biogazu do jakości metanu. Upraszczając, można powiedzieć, że jest to instalacja, która pozyskuje to, co wydobywa się pod wysypiskiem śmieci. Możemy tym zatankować pojazd.

Trzeci obszar – Centrum Usług Motoryzacyjnych dla Osób Niepełnosprawnych. Jest to kontynuacja projektu finansowanego wcześniej przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju, rozwiniętego w instytucie jako kompleksowa obsługa osób niepełnosprawnych, szkolenia, system informacji i poradnictwa. Dysponujemy też flotą dziesięciu pojazdów, które są w różny sposób wyposażone dla osób niepełnosprawnych jako kierowców, pasażerów. Udzielamy pomocy w organizacji i adaptacji pojazdów. W materiałach, które państwu przekazaliśmy, jest folder dotyczący działalności Centrum Usług Motoryzacyjnych dla Osób Niepełnosprawnych.

Projekt badawczy aDrive związany jest z kwestią pojazdów autonomicznych. W dzisiejszych czasach coraz więcej jest oprogramowania w pojazdach, coraz prostsza staje się mechanika. Coraz więcej badań będzie się przenosiło do sfery wirtualnej. W instytucie

dokonywaliśmy oceny systemów autonomizujących. Projekt zakończył się w grudniu zeszłego roku. Teraz aplikujemy o kolejne projekty.

Obok widzą państwo projekt związany z elektromobilnością, dotyczący stacji ładowania. W ramach projektu opracowaliśmy hybrydową stację łączącą wiatrak z ogniwami fotowoltaicznymi jako przydomową elektrownię stanowiącą źródło zasilania dla samochodów elektrycznych. Przy tej okazji opracowaliśmy i opatentowaliśmy możliwość wymiennych akumulatorów w postaci kaset. Jak wiemy, jedną z wad akumulatorów, oprócz wagi, jest kwestia czasu ładowania. Jednym z pomysłów analizowanym wśród naukowców jest stosowanie wymiennych kaset.

Jeśli chodzi o działania związane z polskimi przedsiębiorstwami transportowymi, instytut przygotowuje materiały eksperckie, argumenty dla obrony interesów polskich przewoźników. Zamieszczone są dwa raporty – jeden przygotowany pod kierunkiem profesora Konrada Raczkowskiego z udziałem dwóch ekspertów z Niemiec i Austrii, prezentowany w resorcie infrastruktury i w Komisji Europejskiej. Drugi – przygotowany kilka tygodni temu na zlecenia Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych, wspólnie z SGH, prezentowany był kilka tygodni temu w Parlamencie Europejskim.

Do tego tematu jeszcze wrócę. Generalnie jest deficyt informacji wzmacniających argumentację na rzecz obrony interesów polskich przewoźników. Staramy się pozyskiwać informacje, które są dostępne, głównie od samych przewoźników. Dostrzegamy wyraźny deficyt i brak narzędzia dla polskiego rządu w obronie interesów.

Kolejnym działaniem, które podejmowaliśmy, była pierwsza w Polsce konferencja „Autonomiczna przyszłość transportu drogowego”, która odbyła się 19 września 2017 r. Konferencja była objęta patronatem ministrów infrastruktury, energii, cyfryzacji, rozwoju oraz sejmowej Komisji Infrastruktury, za co, panie przewodniczący, chciałbym podziękować. W konferencji wzięło udział ponad 400 uczestników, kilkudziesięciu prelegentów. Zamknęliśmy odcinek jezdni, żeby móc bezpiecznie testować pojazdy autonomiczne. Była sesja młodych naukowców. Były pokazywany prototypy, modele pojazdów. Rysownicy starali się szkicować, jak powinien wyglądać pojazd autonomiczny. Naszą konferencję zaszczycił pan minister Andrzej Adamczyk i pan minister Tchórzewski.

Instytut jest postrzegany jako ciało opiniotwórcze. Często jesteśmy zapraszani do różnych mediów. Media zwracają się do nas w kwestiach bezpieczeństwa ruchu drogowego, agresji na drodze, uwarunkowań psychologicznych, fotoradarów, badań technicznych, złego oświetlenia pojazdów, pojazdów autonomicznych. Te tematy przewijają się często.

Przechodzę do zagadnienia bezpieczeństwa transportu. Chciałbym podkreślić międzynarodowe doświadczenie ITS. Uczestniczymy w Światowym Forum do Spraw Harmonizacji BRD, w Komisji Europejskiej w zakresie bazy danych o wypadkach CARE, w międzynarodowych spotkaniach dotyczących baz danych o wypadkach IRTAD. Coraz częściej przestaje się porównywać kraje pod względem liczby wypadków, a zaczyna się przyglądać miastom, aglomeracjom. Uczestniczymy w pracach Europejskiej Rady Bezpieczeństwa Transportu. Kilka miesięcy temu na posiedzeniu Komisji Infrastruktury był szef Europejskiej Rady Bezpieczeństwa Transportu. Planujemy w tym roku wydarzenie w Polsce organizowane wspólnie z Radą. Podsumowując, uczestniczyliśmy w 120 spotkaniach ekspertów w ostatnich 20 latach. Świadczy to o dużym doświadczeniu.

Jakie działania podejmuje Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego? To jest komórka w ITS zajmująca się głównie tym obszarem. Nie zajmujemy się konstrukcją, bezpieczeństwem biernym pojazdów, lecz dokonujemy analiz stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, zajmujemy programami i metodami działań na rzecz BRD, monitorowaniem i oceną skuteczności działań, certyfikacją szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców. Mam na myśli ośrodki kształcenia kierowców, instruktorów, egzaminatorów. Zajmujemy się także edukacją komunikacyjną, szkoleniem kadr.

Na slajdzie widzicie państwo ulotkę, która dotyczy Uniwersytetu Młodego Odkrywcy. Jest to forma edukacji skierowana do młodych osób, finansowana z MNiSW. Na tę działalność można spojrzeć z różnych perspektyw – poprzez rodzaj działalności, obszary działania oraz cele działań. Nie będę tego szczegółowo omawiał, gdyż znajdzie się to w dalszej części prezentacji.

Grupy problemów, jakimi zajmuje się ITS, można podzielić na osiem grup: edukacja bezpieczeństwa ruchu drogowego, ale dedykowana dzieciom i młodzieży, szkolenie kierowców, edukacja BRD rozumiana szeroko, programy BRD, problemy BRD, badanie opinii społecznej, bazy danych BRD i monitoring zachowań. W każdym z tych bloków macie państwo wyświetlone akronimy projektów, w dużej mierze międzynarodowych, które w ramach tych zagadnień były i są realizowane z ITS.

Teraz przejdę do omówienia najciekawszych kwestii. W zakresie edukacji BRD dzieci i młodzieży chciałbym zwrócić uwagę na projekt EUCHIRES, czyli Klub Pancernika Klika w Fotelikach. Kampania była realizowana przez osiem lat. Wcześniej, przez trzy, cztery lata była finansowana ze środków Unii Europejskiej w wielu krajach Europy, a później przez instytut w ramach środków z programów operacyjnych „Infrastruktura i Środowisko". Kampania zakończyła się dużym sukcesem. W 2013 r. została wybrana kampanią społeczną roku. Osiągnęła dosyć dużą skuteczność w zakresie prawidłowego przewożenia dzieci w fotelikach. Elementem rozpoznawczym jest pancernik, który był nagrodą dla dzieci, jeśli patrol policyjny zatrzymał samochód i okazywało się, że wszystko jest, jak należy. Warto podziękować policji. Współpraca instytutu i policji jest bardzo dobra. Wielu projektów nie udałoby się zrealizować, gdyby nie udział patroli policji.

Drugi projekt „Safe way to school" dotyczył zastosowania inteligentnych systemów, a dokładniej wykorzystywania nadajników i odbiorników w komunikacji: autobus szkolny – przystanek – dziecko. Dziecko miało breloczek, a kierowca w autobusie otrzymywał sygnał, że dziecko zbliża się do przystanku, i czekał na nie. Projekt został zrealizowany pilotażowo w Nowym Dworze Mazowieckim koło Warszawy.

Kolejny projekt związany z edukacją dzieci i młodzieży to Centrum Edukacji BRD. Jest to interaktywne centrum edukacji pokazujące poprzez wykorzystanie takich urządzeń jak symulator zderzeń, symulator dachowania, symulator poduszki powietrznej, symulator osoby starszej pewne zjawiska młodym ludziom. Zostały przygotowane programy szkoleń dla poszczególnych grup wiekowych, uczniów klas I–III, IV–VI, starszych uczniów szkoły podstawowej, uczniów szkół średnich, studentów, kierowców 50 plus.

Przechodzę do bloku szkolenia kierowców. Macie państwo wyświetlony plakat projektu Module Close-to. Sprawcy wypadków poprzez udział w szkoleniach z kandydatami na kierowców dzielą się swoimi doświadczeniami i refleksjami dotyczącymi tego, jak doszło do wypadku, jakie były konsekwencje tej sytuacji. Co ważne, nasze prawo przewiduje możliwość złagodzenia kary dla sprawcy, jeśli weźmie udział w tego typu działaniach. Dla młodych ludzi jest to o tyle istotne, że to jest ich rówieśnik. Wskazane jest, aby sprawca opowiadał o wypadku, który zdarzył się w okolicy, gdzie odbywa się szkolenie. Wtedy łatwiej zainteresować i zaangażować słuchaczy w tego typu szkolenie.

Jest też projekt BEST POINT, dotyczący najlepszych praktyk w zakresie systemów punktów karnych w Europie. Projekt był realizowany wspólnie z ITS.

Kwestia bezpieczeństwa ruchu drogowego wymaga pogłębionych analiz. Przykładem może być projekt DRUID, który zrealizowaliśmy wspólnie z policją. Polegał on na ocenie u kierujących pojazdem zawartości narkotyków, alkoholu i lekarstw. Był to jeden z najdroższych projektów badawczych UE. Pracownicy instytutu wspólnie z patrolami policji dokonywali tych działań. Okazało się, że problem obecności narkotyków wśród kierujących jest większy niż alkoholu. Procesy dokonujące się za naszymi granicami są też obecne w Polsce.

Trwa projekt dotyczący dodatkowych informacji o przyczynach wypadków, szczególnie motocyklistów i motorowerzystów. Zbadano 85 wypadków na wzór szczegółowych audytów bezpieczeństwa ruchu drogowego. Odbywa się to w uzgodnieniu z policją.

Kolejny blok zagadnień to badania opinii społecznej – projekty SARTRE, ESRA. Chodzi o analizy, jak sami się oceniamy, jak oceniamy innych użytkowników drogi. Badania przeprowadzane są poprzez ankiety.

Przechodzę do baz danych. Projekty CARE, SAFETYNET, DaCoTa. Projekt CARE dotyczy europejskiej bazy o wypadkach w ruchu drogowym. Efektem projektu SAFETYNET było stworzenie Europejskiego Obserwatorium BRD. Co ważne, w projekcie uczestniczył nasz współpracownik profesor Ryszard Krystek. Projekt DaCoTa dotyczył systemu zbierania, transferu i analizy danych o bezpieczeństwie ruchu drogowego. Bez-

pośrednią kontynuacją Europejskiego Obserwatorium BRD było stworzenie Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Jego założenia powstały w latach 90. Na zamówienie Sekretariatu Krajowej Rady BRD.

Kilka słów wprowadzenia do kwestii Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Żeby we właściwy sposób planować działania mające na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, trzeba to poprzedzić wnikliwą analizą. Po przeprowadzeniu działań należy ocenić ich skuteczność – czy były przeprowadzone we właściwy sposób i czy efekt został osiągnięty. Potrzebne jest narzędzie do wszelkiego rodzaju analiz danych. Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego jest takim narzędziem, które składa się z hurtowni danych, mapy interaktywnej na portalu i bazy danych. W hurtowni danych znajdują się wszystkie dane od 1990 r. dotyczące wypadków drogowych przekazywane dzięki uprzejmości policji. Każdy wypadek to ok. 50 różnych danych. Proszę sobie wyobrazić, jak duży jest to zbiór informacji.

Informacje dotyczą SEWiK, ofiar, uczestników, okoliczności, lokalizacji, pojazdów. Dostępna jest także mapa interaktywna, dane z GUS oraz GDDKiA. Brakuje nam danych dotyczących pogody, ponieważ są one dostępnie odpłatnie, a założeniem obserwatorium jest udostępnianie tych danych nieodpłatnie. W zakresie CEPiK mamy częściowe dane. Sądzę, że sytuacja będzie ulegała poprawie. W ogóle nie mamy informacji ze szpitali, a bardzo chcielibyśmy, żeby takie dane uzupełniały naszą bazę.

Warto wspomnieć, że w ramach Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego został powołany zespół gromadzenia danych. Pan dyrektor Romik może też na ten temat się wypowiedzieć. Spotykamy się i dyskutujemy, jak rozbudować ten system, żeby był w pełni funkcjonalny. Dlaczego chcemy go rozbudować? Jeśli dojdzie do wypadku śmiertelnego, chcielibyśmy uzyskać odpowiedź na pytanie, jak długo sprawca miał prawo jazdy, gdzie zdał egzamin, ile miał punktów karnych, za co najczęściej były punkty karne, w jakim ośrodku szkolenia był szkolony, jaki miał wynik egzaminu teoretycznego, gdzie popełniał błędy. Tego typu szczegółowe informacje pozwalają zidentyfikować problemy, na przykład zmienić program nauczania, inaczej rozłożyć akcenty.

Wszystkie te działania mają doprowadzać do uzyskania szczegółowych informacji o przyczynach tego, co się wydarzyło. Dane możemy prezentować w różny sposób w postaci tabelarycznej, map z zaznaczonymi województwami, pojazdami. Możemy porównywać obszary, przedstawiać dane w postaci map interaktywnych albo w postaci liczbowej. Można na przykład porównać liczbę motocykli między powiatami. W samym ITS jest dostępna hurtownia danych, co stwarza możliwość konstruowania szczegółowych, specyficznych zapytań, które nie są publikowane w książeczce „Wypadki drogowe" wydawanej przez policję.

Miałem pytanie, ile było w danym roku wypadków pojazdów przewożących materiały niebezpieczne. To są bardzo szczegółowe dane, które trudno jest wydobyć bez posiadania takiego narzędzia. Widzicie państwo zrzut ekranu naszej hurtowni danych. Zostało zadane konkretne pytanie, które dotyczyło rodzajów wypadków i ich liczby w 2013 r. w woj. małopolskim, w powiecie myślenickim, w obszarach niezabudowanych, na zakrętach, o mokrej nawierzchni. Poprzez zastosowanie filtrów możemy takie dane wyodrębnić i przedstawić w postaci tabelarycznej.

Jeśli chodzi o mapę dostępną w ramach obserwatorium, mamy tylko kilka podstawowych informacji. Robimy to celowo. Miejmy świadomość, że udostępniane dane dotyczą zdarzeń związanych ze śmiercią, z wypadkiem, czasami z niepełnosprawnością osób. Nie chcemy, żeby były one szeroko dostępne w pełnym zakresie. W pełnym zakresie są dostępne w instytucie. Do zestawienia różnych danych i statystyk trzeba mieć pewien dystans i wiedzę. Jako przykład mogę podać porównywanie wypadków z udziałem samochodów ciężarowych. Dużo osób mówi o znacznym wzroście w 2016 r., nie wiedząc, że zmieniła się definicja pojazdu ciężarowego. Dane pomiędzy rokiem 2015 i 2016 nie bardzo można porównywać. Tę wiedzę mają specjaliści. Zbyt dowolne udostępnianie danych może prowadzić do fałszywych wniosków.

Warto przenieść się na grunt lokalny. Poprosiłem moich współpracowników, żeby zrobili zestawienie wypadków w okolicach Sejmu w latach 2012–2016. Widzicie państwo flagami zaznaczone te zdarzenia. Było 509 kolizji, 24 wypadki. Samochody osobowe – 25,

piesi – 13, rower – 8. Niestety, okolice Sejmu nie są bezpieczniejsze od innych obszarów. Kilka przykładów szczegółowych. Najechanie na pieszego. Proszę zobaczyć, jak szczegółową informację mamy na ten temat. Kierujący rowerem mężczyzna 30-letni nie ustąpił pierwszeństwa pieszemu na przejściu, 65-letniemu obywatelowi Azerbejdżanu. To jest konkretna sytuacja, którą możemy analizować. Na szczęście zakończyło się to lekkimi obrażeniami.

W innym miejscu mamy przypadek wypadku śmiertelnego. Możemy uzyskiwać bardzo szczegółowe informacje. Żadna inna polska baza danych o wypadkach nie daje takich możliwości analitycznych. Poprzez filtry, obrazowanie w postaci tabel czy map możemy dużo korelacji zauważyć. Wiele narzędzi w jednym miejscu, możliwość eksportu wyników do różnych popularnych formatów. Z naszego Obserwatorium eksportujemy dane do baz europejskich i światowych. Umożliwiamy bezpłatny dostęp. Ponieważ projekt jest zrealizowany w ramach programu operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, nie pobieramy opłat za dostęp do danych. Całe to narzędzie niestety ITS utrzymuje z własnych środków.

Dlatego chcielibyśmy, żeby to narzędzie stało się formalnie umocowane. Pozwolę sobie przytoczyć raport NIK z 2016 r. NIK pełni niebagatelną rolę w debacie dotyczącej bezpieczeństwa ruchu drogowego, przedstawiając inspirujące spostrzeżenia i uwagi. W raporcie „Funkcjonowanie systemu gromadzenia i wykorzystywania danych dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego" podano, że nie określono, jaką rolę w przyszłym systemie gromadzenia i wykorzystania informacji na temat BRD będzie odgrywało Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Do tej pory ta rola nie została określona, choć toczą się obrady w ramach zespołu powołanego przy Krajowej Radzie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Inne działania w zakresie BRD – ogólnopolskie badania zachowań uczestników ruchu drogowego. Projekty były realizowane dla Ministerstwa Infrastruktury, zlecone przez Sekretariat Krajowej Rady. Przez półtora roku pracownicy instytutu na różnych drogach powiatowych i gminnych oceniali, jak zachowują się kierowcy. Badania były bardzo ważne z punktu widzenia zmian i tendencji. Wiemy, że 2017 r. zakończył się lepszym wynikiem, jeśli chodzi o liczbę wypadków śmiertelnych. Warto wiedzieć, dlaczego tak się stało. Czy zmieniła się średnia prędkość, z jaką jeżdżą kierowcy? Czy więcej osób zapina pasy? Monitorowanie zachowań jest bardzo ważne dla próby oceny, co spowodowało zmniejszenie liczby wypadków. Które działania były najbardziej skuteczne dla zmniejszenia liczby ofiar? Inne działania – działalność popularyzatorska. Od 25 lat wydajemy kwartalnik „Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego". W materiałach otrzymaliście państwo dołączony jeden z numerów. Jest to jedyna tego typu publikacja na rynku. Prowadzimy seminaria, szkolenia, konferencje, pikniki naukowe, w których bierzemy udział. Uczestniczymy w takich wydarzeniach jak Światowy Dzień Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych, wspólnie z policją, ze służbami mundurowymi, Krajową Radą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Ostatnie zdjęcie to slajd z obchodów w listopadzie zeszłego roku.

Podsumowanie. Szanowni państwo, chciałbym zwrócić uwagę na kilka poważnych kwestii, nad którymi warto się zastanowić z punktu widzenia infrastruktury, transportu, a które dostrzegam z perspektywy ITS. Po pierwsze, referencyjna baza danych, o której już mówiłem.

Po drugie, rozwój elektromobilności a import używanych pojazdów do Polski. Musimy pamiętać o tym, że niezależnie od rozwoju i budowy polskich pojazdów elektrycznych, mając za sąsiadów kraje o rozwiniętej motoryzacji, możemy spodziewać się, że pojazdy wycofywane z silnika diesla zaczną zalewać nasz kraj. Trzeba zastanowić się nad systemowym podejściem do zatrzymania tych pojazdów, o ile ich stan techniczny jest niewystarczający. Jest to kwestia usuwania filtrów DPF, cofania liczników. Skala zjawiska już dziś jest duża, bo rocznie do Polski importujemy ok. miliona samochodów używanych. Nie chciałabym, żeby w przyszłości w Polsce były pojazdy elektryczne i pojazdy diesla, które przyjechały z zagranicy.

Po trzecie, brak wiarygodnych danych o transporcie jako źródła wiedzy w negocjacjach z krajami UE. W instytucie zrodził się pomysł powołania Obserwatorium Transportu Drogowego na wzór Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, tak żeby

rząd był wyposażony w narzędzia, zobiektywizowane dane odnoszące się do pewnych problemów. Kiedy nasze stanowisko jest prezentowane w Brukseli, moglibyśmy podeprzeć je konkretnymi danymi. Tego nam cały czas brakuje. Obecnie dysponujemy danymi pozyskiwanymi od stowarzyszeń przewoźników. Przewoźnicy nie wszystkimi danymi chcą się dzielić i nie muszą. W tym zakresie jest deficyt informacji wspierających naszą argumentację w sporach na poziomie międzynarodowym.

Po czwarte, problem złej jakości samochodowych części zamiennych. Kiedy przystępowaliśmy do UE, została przygotowana dyrektywa, której załącznikiem miała być lista z wyspecyfikowanymi częściami podlegającymi obowiązkowej certyfikacji i weryfikacji. Ta lista od siedmiu lat nie powstała, a jednocześnie dyrektywa zablokowała możliwość wprowadzenia wewnętrznych obostrzeń. Dziś nie wiemy, jakiej jakości części zamienne są montowane w pojazdach. Nie mówię o elementach karoserii, ale o klockach hamulcowych, tarczach hamulcowych, elementach zawieszenia.

Problem został dostrzeżony przez ministerstwo właściwe do spraw gospodarki. Jeszcze w poprzedniej kadencji Sejmu podejmowane były próby rozwiązania tego problemu, również w obecnej kadencji w ramach zespołu motoryzacyjnego przy pani minister Emilewicz. Konkretnej konkluzji w kwestii rozwiązania problemu ciągle brakuje.

Po piąte, warto zwrócić uwagę na niewykorzystany potencjał rzeczoznawców zawodowych. Są oni doskonałym uzupełnieniem i pośrednikiem pomiędzy kompetencjami diagnosty na stacjach kontroli pojazdów a specjalisty, naukowca, eksperta z takich instytutów jak ITS. To środowisko warto zaangażować i wykorzystać. Samo jest zainteresowane i dojrzało do tego, żeby działanie było bardziej sformalizowane.

Po szóste, badania wyprzedzające, czyli rozwiązywanie bieżących problemów transportu, takich jak cofanie liczników, usuwanie filtrów DPF. Za kilka dni przekażemy Ministerstwu Infrastruktury opracowanie stanowiące propozycje rozwiązania problemu usuwania filtrów cząstek stałych w pojazdach. Brakuje działań wyprzedzających, jeśli chodzi o badania techniczne pojazdów. Proszę zwrócić uwagę, jak duża rewolucja dokonała się w ostatnim czasie w zakresie oświetlenia pojazdów – od zwykłego oświetlenia, przez ksenonowe, laserowe, diodowe, LED, do oświetlenia doświetlającego zakręty. Stacje kontroli pojazdów nie są w stanie weryfikować tego typu oświetlenia. Rolą instytutów badawczych, w tym ITS, jest przygotowanie takich rozwiązań. Jeśli pojawi się pojazd elektryczny, nie wiem, czy diagnosta ma świadomość, z jakimi napięciami może mieć do czynienia.

Tego typu działania powinny być wykonywane. Oczywiście jesteśmy chętni je robić, ale wymagają one finansowania i pewnego budżetu.

Chciałbym podziękować za uwagę. Jeśli pan przewodniczący wyrazi zgodę, mam czterominutowy klip, który podsumowuje działalność instytutu. Jeśli jest zgoda pana przewodniczącego, pozwolę sobie go wyświetlić.

„Instytut Transportu Samochodowego to nowoczesny ośrodek badawczo-rozwojowy, który od 65 lat kompleksowo zajmuje się problemami transportu samochodowego. Oferta naukowo-badawcza instytutu dotyczy obszarów, które są szczególnie istotne dla planowania i realizacji polityki państwa, których wykonanie jest konieczne dla zapewnienia m.in. bezpieczeństwa publicznego oraz poprawy jakości życia obywateli. Dostarczanie rzetelnej wiedzy na temat zagrożeń na drogach i skutecznych działań prewencyjnych to element misji instytutu.

W dorobku instytutu znajduje się wiele krajowych i międzynarodowych projektów badawczych finansowanych ze środków UE, nawiązujących w swojej tematyce do ważnych problemów w ruchu drogowym, na przykład alkohol, narkotyki, urządzenia zabezpieczające, młodzi kierowcy, piesi, rowerzyści, starsi uczestnicy ruchu. ITS prowadzi badania naukowe z zakresu wpływu inteligentnych systemów transportowych na zdolność kierowców do prowadzenia pojazdu. Instytut to wiodąca jednostka badawcza w zakresie problematyki kosztów, efektów ekonomicznych oraz prognoz rozwoju transportu samochodowego i przewozu ładunków w Polsce, a także przewozów wykonywanych przez polski transport samochodowy poza granicami kraju.

Instytut jest jedynym niezależnym ośrodkiem badawczym w Polsce i jednym z kilku ośrodków w Europie wyposażonych w kompletną aparaturę odpowiadającą aktualnym

wymaganiom służącym do pomiaru emisji zanieczyszczeń we wszystkich kategoriach pojazdów, które podlegają badaniom homologacyjnym. Instytut wykonuje prace naukowo-badawcze i eksperckie w zakresie homologacyjnych badań typu pojazdu i jego wyposażenia oraz części. Homologia to proces, w wyniku którego nowy typ pojazdu zostaje dopuszczony do ruchu.

Instytut realizuje działania z zakresu diagnostyki samochodowej odnoszące się do diagnostycznych badań pojazdów transportu drogowego, badań urządzeń diagnostycznych, szkolenia diagnostów, stacji kontroli pojazdów. Instytut stanowi centrum usług motoryzacyjnych dla osób niepełnosprawnych oraz ogólnopolski system informacyjny, którego beneficjentami są przede wszystkim kandydaci na kierowców, kierowcy i pasażerowie z niepełnosprawnościami.

Instytut realizuje prace związane z certyfikacją zawodową osób, procesem egzaminowania i wydawania certyfikatów kompetencji zawodowych dla przewoźników drogowych, certyfikacją wyrobów motoryzacyjnych, w tym przyrządów i urządzeń diagnostycznych, części zamiennych oraz płynów eksploatacyjnych. ITS oferuje usługi w obszarze inżynierii materiałowej i mechaniki, począwszy od analizy mikrostrukturalnej, poprzez badanie podstawowych parametrów mechanicznych za pomocą maszyn wytrzymałościowych, aż do oceny całych struktur i elementów.

Przez 65 lat istnienia ITS współtworzył historię polskiej motoryzacji. Od początku lat 50. XX w. do dnia dzisiejszego w instytucie wykonano badania techniczne tysięcy samochodów osobowych, ciężarowych, motocykli, autobusów i innych pojazdów, które są częścią unikatowych zbiorów bibliotecznych i archiwalnych. Księgozbiór stanowi jeden z bogatszych specjalistycznych zbiorów w Polsce”.

Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo panu profesorowi za bardzo ciekawy materiał, syntetyczny, ale pogłębiony.

Otwieram dyskusję. Jeśli macie państwo uwagi, pytania, spostrzeżenia, wnioski, to bardzo proszę. Proszę o zgłaszanie się, przedstawianie.

Proszę uprzejmie.

Prezes Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów Adam Małyszko:

Dziękuję bardzo. Adam Małyszko – Stowarzyszenie Forum Recyklingu Samochodów. Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, chciałbym poruszyć temat samochodów po poważnych uszkodzeniach, samochodów spalonych w wypadkach śmiertelnych. Z samochodu nic nie zostaje, a na drugi dzień jeździ on po polskich drogach. Czy nie udałoby się przy pomocy rzeczoznawców i zmiany prawa kierować takiego pojazdu po kolizji na wykonanie dodatkowej opinii, czy pojazd nadaje się do naprawy? Zgodnie z polskim prawem karoseria nie może być wymieniona. Jeśli rzeczoznawca stwierdziłby, że w samochodzie musi być wymieniona karoseria, to oznaczałoby, że samochód nie nadaje się do naprawy. Samochód nie zostałby powtórnie zarejestrowany.

Jest to źródło ogromnej patologii. Pokazywałem w Sejmie porsche sprzedane za 100 tys. zł, całkowicie spalone, jako źródło dokumentów do rejestracji pojazdu kradzionego. Mamy już gotowe rozwiązania. W 2002 r. było już przygotowane, choć nie zostało wdrożone świadectwo oryginalności pojazdu. Warto do tego wrócić. Część samochodów składana jest z dwóch odrębnych połówek, co widać przy demontażu.

Dziękuję bardzo. W przypadku zainteresowania tym tematem stowarzyszenie jest do dyspozycji. Mamy przygotowane konkretne rozwiązania we współpracy z Komendą Stołeczną Policji.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę o kolejne zgłoszenia.

Pan Zdzisław Sudoł.

Dyrektor Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji Zdzisław Sudoł:

Zdzisław Sudoł – dyrektor Biura Ruchu Drogowego. Odpowiem na postawione pytanie. Jeśli policjant zatrzymuje dowód rejestracyjny pojazdu, który zagraża bezpieczeństwu

albo uczestniczył w poważnym zdarzeniu, to na dole znajduje się rubryka – „dodatkowe skierowania". Wówczas pojazd przechodzi kompleksowe badania. Policjant nie ma wpływu na ciąg dalszy postępowania. To stacja diagnostyczna i diagnosta będzie decydował o tym, czy dopuszcza pojazd, czy nie. Policjant na miejscu zdarzenia kieruje pojazd na dodatkowe badania.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę o następne zgłoszenia. Pan poseł, proszę bardzo.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, panie dyrektorze, Wysoka Komisjo, po raz kolejny obserwuję działalność ITS i jestem pod wrażeniem dynamicznego rozwoju, który w ostatnich latach ma miejsce. W kwestiach związanych z bezpieczeństwem, szeroko pojętym interesem państwa w zakresie pojazdów ITS dużo robi.

Chciałbym poruszyć temat uprawnień instruktorów nauki jazdy, ośrodków szkolenia kierowców. Czytamy w prasie specjalistycznej refleksje na temat poziomu wyszkolenia polskich kierowców. Nie mówię o aspekcie egzaminowania, tylko o tym, co jest wcześniej, czyli o szkoleniach. Wiem, że państwo podejmowali działania, żeby jakość szkolenia polskich kierowców podnosić. Czy mają państwo nowe pomysły, żeby nie nakazem, ale dobrym przykładem, wiedzą, wzbogacać ośrodki kształcenia kierowców i tym samym wpływać na bezpieczeństwo na polskich drogach? Wszyscy widzimy, że potrzebujemy głębszej refleksji w odniesieniu do zagadnienia młodych kierowców. Jest to grupa, która najczęściej powoduje zdarzenia na drodze. Czy mają państwo nowe koncepcje? Czy pracujecie nad tym ważnym zagadnieniem?

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, panie ministrze.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Na kanwie prezentacji mam prośbę o kilka zdań komentarza w kwestii pozycji ITS w relacji do projektowanej reformy instytutów naukowo-badawczych. Wypowiem się jako członek rady instytutu od roku. Ostatnio odbyła się bardzo ciekawa prezentacja, która pokazywała pozycję ITS w ramach projektowanej reformy całego zaplecza naukowo-badawczego, w którym ITS odgrywa istotną rolę. Warto na posiedzeniu Komisji Infrastruktury przedstawić komentarz w tej sprawie. Poproszę pana dyrektora o krótką informację.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę bardzo, pan przewodniczący.

Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego Piotr Litwiński:

Piotr Litwiński – przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego.

Szanowni państwo, organizujemy dwa razy do roku konferencje z udziałem inspekcji transportu samochodowego, policji na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego. Jeśli za dyskusją nie idą czyny, to niewiele pomaga w zakresie bezpieczeństwa. Podam przykład, jak zorganizowane jest w Polsce szkolenie kierowców. Kierowca, który chce otrzymać prawo jazdy kategorii C, czyli na samochód ciężarowy, musi mieć prawo jazdy kategorii B i zdać egzamin. Co zrobić, żeby mieć prawo jazdy kategorii B? Trzeba wykorzystać pewną liczbę jazd i zgłosić się do egzaminu. Jeśli kierowca zda egzamin teoretyczny, przystępuje do praktycznego. Jeśli zda egzamin praktyczny, uzyska prawo jazdy kategorii B. Niektórzy nawet nie odbierają prawa jazdy kategorii B z wydziału komunikacji, żeby nie ponosić podwójnych kosztów, tylko od razu zgłaszają się, aby zrobić prawo jazdy kategorii C. Jeśli kierowca zda egzamin na prawo jazdy kategorii C, przychodzi do przedsiębiorcy z aktualnymi badaniami lekarskimi, psychologicznymi. Czy mam

mu powierzyć ciężarówkę 40-tonową i puścić go za granicę? Przecież on ma dokumenty potwierdzające kwalifikacje.

Jest też drugi problem. W poprzedniej kadencji wadliwie uregulowano tę kwestię. Kiedyś prawo jazdy kategorii C mogła otrzymać osoba, która posiadała prawo jazdy kategorii B i co najmniej trzyletni okres praktyki w kierowaniu pojazdami objętymi kategorią B. Teraz nie musi mieć żadnej praktyki. Zaniedbano szkolenia, o które walczyliśmy 12 lat. Zabiegaliśmy o to, żeby przywrócić zawód kierowca mechanik w szkole średniej. Cudem nam się to udało. Jeśli chodzi o kategorię C, ma to wrócić dopiero w 2019 r.

Kolejny temat. Ponieważ brakuje kierowców, przedsiębiorcy przyjmują każdego, kto okaże stosowne dokumenty. Samochody stoją pod płotami. W transporcie międzynarodowym jeździ 208 tys. aut, a wydano100 tys. świadectw kierowcy dla obcokrajowców – Białorusinów, Mołdawian, Ukraińców. To świadczy o tym, że połowę kierowców stanowią obcokrajowcy.

Jak sprawdzić takiego człowieka, który przyjechał z Ukrainy i chce jeździć? Głośno mówi się o tym, że na Ukrainie prawo jazdy kupuje się na bazarach. Jest to ogromna patologia, z którą trzeba walczyć systemowo. Trzeba uzgodnić, kto ma przeszkolić tego kierowcę. Jeśli ktoś pokazuje prawo jazdy, trudno podejrzewać każdego, że kupił je na bazarze. Sam mam firmę transportową i trzech takich kierowców wyrzuciłem. Mam ten komfort, że prowadzę ośrodek szkolenia i zanim zatrudnię kierowcę, proszę instruktora, żeby zbadał, co potrafi kandydat. Można zorientować się, czy taki człowiek kiedykolwiek jeździł ciężarówką.

Pan profesor wspomniał również o bezpieczeństwie w transporcie. Proszę państwa, o czym mówimy. Kto się tym przejmuje? Kto buduje parkingi? Kto buduje hotele? Ale zakazy się wydaje. Nie wolno spać w kabinie, a gdzie kierowca ma spać, skoro nie ma hoteli. Rumuni nie śpią w kabinie. Mają śpiwory i śpią w naczepie. Kierowcy nie wolno spać w kabinie, choć ma tam bardziej komfortowe warunki. Na naczepie może spać. To nikomu nie przeszkadza. Gdzie kierowca ma spać, jeśli jest przepis, który mu zabrania spać w kabinie? Zróbmy po drodze miejsca noclegowe, hotele, parkingi.

Proszę mi pokazać jeden parking strzeżony. Jechaliśmy kiedyś do Brukseli przez Belgię. Po drodze nie było ani jednego parkingu strzeżonego, ani jednego hotelu. Gdzie ten kierowca ma wjechać? Przecież nie pojedzie do centrum Paryża tirem, żeby poszukać hotelu. Jak zabezpieczyć ładunek, który jest na pojeździe? Ubezpieczyciel nie bierze odpowiedzialności za ładunek pozostawiony bez opieki. Gdyby był parking strzeżony, kierowca by sobie spokojnie wjechał, poszedł do hotelu, przespałby się jak człowiek i na drugi dzień przystąpiłby do pracy, do bezpiecznej pracy. Trudno wymagać, a nic nie dawać.

Jestem przedsiębiorcą 40 lat i nauczyłem się, że jeśli wymagam od ludzi, to najpierw muszę im dobrze zapłacić. Jak im nie zapłacę, to nie wymagam.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo.

Pełnomocnik do spraw legislacyjnych zarządu Związku Miast Polskich Marek Wójcik:

Panie przewodniczący, państwo posłowie, szanowni państwo, Marek Wójcik – Związek Miast Polskich. Przyznam szczerze, że nie zamierzałem zabrać głosu, ale mój przedmówca zmobilizował mnie do tego, żeby to uczynić, ponieważ poruszył niezwykle istotny temat dotyczący kształcenia kierowców. To jest dzisiaj narodowy problem Polski, która skupia prawie 1/4 transportu całej Unii Europejskiej. Nasze przedsiębiorstwa mają taki zasięg.

Jest to rzeczywiście duży problem. Przyłączając się do prośby, którą mój przedmówca przedstawił, ośmielam się prosić państwa o wsparcie dla inicjatyw, które się pojawiły, w których uczestniczą samorządy terytorialne, aby można było w podstawach programowych szkół branżowych I stopnia uwzględniać elementy kształcenia dla kategorii C, szkół branżowych II stopnia elementy kształcenia dla kategorii C plus oraz kategorii D. Kwalifikacje uzyskiwaliby ludzie poza szkołą i po osiągnięciu odpowiedniego wieku – 21 lat dla kategorii C plus i 23 lata w odniesieniu do transportu turystycznego.

Rozwiązanie tego problemu spowoduje, że wróci zainteresowanie młodzieży kształceniem na kierunkach, które kończyć się będą uzyskaniem tytułu mechanika kierowcy

czy kierowcy. Będziemy mieli ponownie kilkaset klas kształcących na tych kierunkach w Polsce. Według mojej wiedzy obecnie jest 115 takich klas w szkołach, w których nie można kształcić kierowców na kategorię C, C plus i D. Jest zakaz i ci ludzie nie uzyskują kwalifikacji.

Stąd prośba do państwa o to, aby poprzeć nasze działania. Są to głównie działania przedsiębiorców. Nie chcę przypisywać sobie czyichś zasług. Są to działania przedsiębiorców skupionych w organizacjach przedsiębiorców transportu zbiorowego, ciężarowego, towarowego. Samorządy terytorialne popierają tę inicjatywę.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Myślę, że czas na odpowiedzi. Poproszę pana profesora o zabranie głosu.

Dyrektor ITS Marcin Ślęzak:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, niezależnie od komentarzy, które zostały wygłoszone, zanotowałem dwa pytania skierowane bezpośrednio do instytutu. W innych obszarach nie czuję się uprawniony do wypowiadania się. Są to z pewnością pouczające spostrzeżenia i do wykorzystania w pracach, w których będziemy brali udział.

Chciałbym odnieść się do pytania pana posła Suchonia odnośnie do edukacji i pomysłów instytutu w tej mierze. Przyznam, że instytut od wielu lat stara się forsować jeden pomysł, który poprawiłby jakość ośrodków kształcenia. To, co prezentowałem, zwane jest dobrowolną certyfikacją ośrodków kształcenia kierowców, certyfikacją egzaminatorów, certyfikacją wykładowców, ale nie w formie przymusu. Kilka lat temu mieliśmy pomysł, żeby uzyskanie certyfikatu dawało dodatkowe możliwości czy ułatwienia, na przykład związane z nadzorem przez starostwa powiatowe. Posiadanie takich dokumentów mogłoby ułatwiać organom nadzorczym ocenę działania takiej jednostki. Od wielu lat staramy się do tego nakłaniać, natomiast nie spotkało się to do tej pory z ciepłym przyjęciem. Trzeba pójść w kierunku jakości i certyfikacji.

Wyjaśnię, na czym polega certyfikacja. Nie chodzi o sam dokument, który nazywa się certyfikatem. Jest to system oceny zgodności regulowany ustawowo. Polskie Centrum Akredytacji dokonuje weryfikacji takich jednostek jak ITS. Jest zatem gotowy system oceny jakości różnych rodzajów działalności. On również nadawałby się do szkolenia i jest gotowy do zaimplementowania. Musiałaby być wola, żeby spróbować pójść w tym kierunku. Nie należy stosować nakazu, że od pewnego momentu wszystkie ośrodki muszą posiadać certyfikaty. Jeśli chciałyby uzyskać dodatkowe uprawnienia albo kompetencje, musiałyby się takim dokumentem wykazać. Nadzór byłby przekazany gdzie indziej – do jednostek, które potem także są nadzorowane i audytowane. To jest nasz pomysł, jak można to zrobić.

Kilka lat temu przeprowadzona była reforma egzaminowania. Nie mam wiedzy, czy oceniono jej skuteczność, czy działania były podjęte w dobrym kierunku. Myślę, że jest wiele do zrobienia.

Odpowiadając na drugie pytanie, pana przewodniczącego Jerzego Polaczka, odnośnie do reformy instytutów, proszę państwa, równolegle w parlamencie toczą się prace nad reformą obejmującą część instytutów nadzorowanych głównie przez ministra właściwego do spraw gospodarki. Chodzi o Sieć Badawczą Łukasiewicz. W Polsce działa 114 instytutów badawczych w różnych obszarach. do Sieci Badawczej Łukasiewicz zostało zakwalifikowanych 38 instytutów. Instytut Transportu Samochodowego nie wchodzi do tego grona, zatem ta reforma nas nie dotyczy. Z punktu widzenia instytutu trudno powiedzieć, czy to dobrze, czy źle. Zobaczymy, jakie będą finalne rozwiązania. Instytut stawia na ścisłą współpracę z parlamentem i resortem jako naturalne zaplecze merytoryczne, a niekoniecznie z gospodarką. Oczywiście musimy dużą część środków zarobić na swoje utrzymanie i w tym sensie jesteśmy blisko gospodarki, natomiast bezpośredni kontakt mamy z departamentami resortu infrastruktury, a nie gospodarki. Współpraca z resortem gospodarki ogranicza się do ściśle administracyjnej, choć jest Departament Innowacji, który pewne kwestie stara się forsować.

Rola tworu, który powstaje, jest bardziej nakierowana na współpracę z gospodarką. Ja upatruję miejsce instytutu blisko Ministerstwa Infrastruktury. Przy Ministerstwie

Infrastruktury zostały trzy instytuty: Instytut Transportu Samochodowego, Instytut Badawczy Dróg i Mostów oraz Instytut Kolejnictwa, czyli instytuty transportowe.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy są jeszcze jakieś uwagi? Czekam, aż ktoś wywoła temat wstydliwych statystyk dotyczących kosztów wypadków, śmiertelności. Mówimy o tym rokrocznie w Sejmie i nad tym ubolewamy. Odnotowujemy pewne sukcesy, ale ciągle statystyki są dla nas niekorzystne i wstydliwe w porównaniu do innych krajów UE. Poproszę o kilka zdań na ten temat i o roli instytutu w tej materii. To jest zagadnienie najbliżej nas wszystkich. Kolizje drogowe, ogromne straty z tego tytułu to tematy obchodzące nas wszystkich. Co możemy zrobić, aby poprawić sytuację? Dane są ciągle przerażające.

Bardzo proszę, pan Konrad Romik.

Sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Konrad Romik:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Dziękuję za wywołanie tego tematu. Oczywiście rezerwujemy sobie odpowiedni czas na przekazanie raportu o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego, kiedy będziemy bardzo szczegółowo rozmawiać na ten temat. Odniosę się do tematu, który wywołał pan dyrektor Ślęzak, czyli powołania zespołu ds. gromadzenia i przetwarzania danych. Podstawą powołania tego zespołu jest realizacja wniosków pokontrolnych NIK, która jednoznacznie wskazywała, że system gromadzenia i przetwarzania danych jest rozproszony.

Naszą intencją jest, aby nie tylko doprowadzić do uspójnienia metodologicznego gromadzenia i przetwarzania danych, ale przede wszystkim ich wykorzystania w sposób najbardziej dogłębny z możliwych, aby móc realizować z punktu widzenia rady i innych zaangażowanych instytucji w poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego projekty jak najbardziej dopasowane do problemu, aby ograniczać liczbę zdarzeń drogowych i wypadków drogowych. Wiąże się to oczywiście z ograniczeniem kosztów społeczno-ekonomicznych wypadków drogowych.

Prowadzona przez nas od 2012 r. analiza kosztów społecznych wypadków drogowych pokazuje, że oprócz zysku społecznego, czyli ograniczenia liczby wypadków drogowych, przekłada się to na bezpośrednie zmniejszenie strat ekonomicznych państwa. Zgodnie z ustawą – Prawo o ruchu drogowym szczegółową analizę dotyczącą kosztów szacowania w ramach najlepszych możliwych metodologii i praktyk, które stosujemy od wielu lat, przygotujemy w perspektywie 2019 r. Będziemy mieć najlepszy materiał badawczy, również pod względem spojrzenia na fluktuację kosztów społecznych dopasowanych do rozwoju gospodarczego. Są to bowiem również koszty gospodarcze, dla przewoźników, innych podmiotów gospodarczych. To również bierzemy pod uwagę.

Konieczne jest podejście bardziej wnikliwe, głębsze dochodzenie do przyczyn zdarzeń drogowych i łączenie dostępnych danych, aby proponować efektywne projekty naprawcze. Temu ma to służyć.

Dziękuję serdecznie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Były jeszcze zgłoszenia. Proszę się przedstawić.

Przedstawiciel Polskiej Izby Motoryzacji Andrzej Walewski:

Andrzej Walewski – Polska Izba Motoryzacji. Reprezentuję środowisko certyfikowanych rzeczoznawców samochodowych. Bardzo dziękuję panu profesorowi Ślęzakowi, że zwrócił uwagę w swojej prezentacji na rolę niezależnych rzeczoznawców. Instytut Transportu Samochodowego jest kolejną instytucją, która zwraca na to uwagę. Marginalizowanie roli niezależnego eksperta w całym procesie przekłada się na stan techniczny pojazdów i bezpieczeństwo ruchu drogowego. Zwracamy uwagę, że na skutek braku ustawowych regulacji, które powinny naszym zdaniem zostać przedstawione przez resort infrastruktury, Departament Transportu Samochodowego, pod który podlegamy, brak jest wytycznych i zadań przypisanych tej grupie. Nasze środowisko nie może się rozwijać, kurczy się. Chcielibyśmy zmienić ten stan rzeczy. Polska Izba Motoryzacji ma pewien pomysł,

który był już przedstawiony. Będzie dyskutować na ten temat. Liczymy na wsparcie i szybkie usystematyzowanie procesu.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

W imieniu Komisji mogę powiedzieć, że jesteśmy tym zainteresowani. Jeśli trzeba dokonać zmian legislacyjnych, to prosimy o sugestie. Pani dyrektor jest zorientowana we wnioskach płynących do resortu w tym zakresie.

Zastępca dyrektora departamentu MI Aldona Wieczorek:

Tak, jak najbardziej. Jeśli chodzi o wnioski, które są formułowane przez rzeczoznawców, nie tylko nasz departament i Ministerstwo Infrastruktury jest w to zaangażowane. Z ostatnich informacji, którymi dysponuję, wynika, że w najbliższym czasie zostało zaplanowane spotkanie z udziałem ministra Chodkiewicza. Sądzę, że do niego dojdzie. Liczymy na to, że ze strony Ministerstwa Finansów będą również przedstawiciele.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę bardzo.

Przedstawiciel PIM Andrzej Walewski:

Potwierdzam, że mamy wyznaczony termin spotkania przez Departament Transportu Samochodowego. Chętnie po tym spotkaniu podzielę się z panem przewodniczącym informacjami, co zostało ustalone i na jakim etapie są prowadzone prace.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę liczyć na to, że zawsze znajdziemy czas na posiedzeniu Komisji, żeby poruszyć kwestie związane ze stanem bezpieczeństwa, ze zmniejszeniem liczby ofiar i strat społecznych. To jest dla nas ważne. Każdy dobry pomysł musi być przez Komisję analizowany.

Proszę bardzo.

Pracownik Instytutu Transportu Samochodowego Anna Zielińska:

Anna Zielińska – Instytut Transportu Samochodowego. Odnośnie do pytania pana przewodniczącego, co instytut robi, żeby było mniej tragedii na drodze i w kontekście państwa uwag dotyczących roli edukacji, chciałam zwrócić uwagę, że w 1999 r. w instytucie został opracowany system tzw. prawa jazdy na próbę, który w pewnym zakresie miał być wdrożony w czerwcu tego roku. Ten system oddziałuje na młodych kierowców i bardzo poprawia efektywność szkolenia. Niestety, znowu ze smutkiem stwierdziliśmy, że choć jest to sposób do zaimplementowania od zaraz, został odsunięty w czasie. To jedno z tych działań, które instytut od wielu lat propaguje, które zostało uzgodnione i zaakceptowane przez ustawodawcę, ale do dzisiaj nie zostało wdrożone. To powinien być element dużego systemu różnych działań. Choć wiadomo, że skuteczne, ciągle pozostaje niezrealizowane.

Nie zawsze to, co instytut propaguje, co ma poparcie w danych, analizach, w wiedzy czerpanej z doświadczeń innych krajów, jest wdrażane. Może tu tkwi potencjał, który pozwoliłby nam poprawić sytuację w bezpieczeństwie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę pan Piotr Litwiński.

Przewodniczący OZPTD Piotr Litwiński:

Dwa słowa odnośnie do szkoleń. Nie wiem, czy wszyscy państwo jesteście zorientowani, że w ogóle nie ma obowiązku szkolić się na kierowcę. Można tylko podejść do egzaminu. To zepsuto dwa lata temu. Dawniej każdy, kto zdawał egzamin na prawo jazdy, miał obowiązek skończyć kurs na prawo jazdy, a tzw. egzamin eksternistyczny mogli zdawać tylko niektórzy – absolwenci szkół samochodowych czy podobnych. Teraz każdy może podchodzić do egzaminu eksternistycznie. Jak można w takiej sytuacji myśleć i mówić o bezpieczeństwie? Zdaje się testy, które każdy może wyklikać w domu. W ciągu godziny jest gotowy do egzaminu.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

O ile się nie mylę, to nie było dwa lata temu, tylko dawniej. Jeszcze w poprzedniej kadencji Sejmu. Protestowaliśmy przeciwko temu rozwiązaniu, ale strona społeczna była bardzo zainteresowana tym, żeby istniała możliwość podchodzenia do egzaminu bez szkolenia.

Oczywiście możemy wrócić do tego tematu. Dobrze, że pan o tym przypomina. Otrzymuję pytania od wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego odnośnie do szkolenia na płytach antypoślizgowych. Pewne przepisy są zawieszone. Chciałbym poznać zdanie ekspertów w tej materii. Czy dobrze byłoby powrócić do tego obowiązku szkolenia młodych kierowców w trudnych warunkach? Niektóre wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego wybudowały już stanowiska do trudnych warunków jazdy. Bardzo niewielu kierowców z nich korzysta, a jeśli korzysta, musi za to płacić.

Może należało dokonać przeglądu zawieszonych przepisów, które były przygotowane, a nie zostały wdrożone. Może trzeba spowodować, żeby szkolenia były obowiązkowe. To jest w interesie wszystkich – i kierowców, i pasażerów. Chętnie zorganizuję następne spotkanie komisji za jakiś czas z państwa udziałem i porozmawialibyśmy o tym ponownie.

Proszę bardzo, pan poseł Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Jedno pytanie, panie przewodniczący. Panie dyrektorze, zauważyłem, że ITS działa również w sferze pojazdów dla osób niepełnosprawnych, szkoleń, przygotowania pojazdów. W trakcie procedowania jest projekt ustawy, w rezultacie której powstanie baza pojazdów i ośrodków szkolenia. Tę bazę ma prowadzić Przemysłowy Instytut Motoryzacji (PIMOT). PIMOT również prowadzi szkolenia dla osób niepełnosprawnych. Czy przekazanie uprawnień do tworzenia tej bazy może zaburzyć konkurencję na tym skromnym rynku? Jeśli ktoś prowadzi bazę i jednocześnie szkoli, to w pewien sposób ułatwia mu się dotarcie do osób zainteresowanych. Baza oczywiście jest potrzebna. Co do tego nie ma wątpliwości. Pytanie, czy z uwagi na państwa działalność nie byłoby lepszym rozwiązaniem powierzenie tworzenia bazy nie komuś, kto prowadzi szkolenia, kto będzie w ten sposób bardziej uprzywilejowany, tylko na przykład ministerstwu właściwemu do spraw zabezpieczenia społecznego, które prowadzi sprawy osób niepełnosprawnych?

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dużo się dzieje w obszarze osób niepełnosprawnych. Dzisiaj będziemy głosować nad ustawą. Osoba niepełnosprawna nie będzie musiała opłacać egzaminu praktycznego, jeśli będzie zdawała na swoim sprzęcie. Do tej pory płaciła 50% kosztu egzaminu praktycznego. W kolejce jest inna ustawa dotycząca osób niedosłyszących. Również jest propozycja państwa parlamentarzystów, żeby podjąć prace legislacyjne w tej materii. Jest to trudny problem. Nie wiem, jak to jest na świecie rozwiązywane. W pracach Komisji możemy skoncentrować się również na osobach niepełnosprawnych i ich dostępie do uprawnień związanych z prawem jazdy. Może są dobre doświadczenia w tej materii. Proszę nas informować. Chętnie o tym porozmawiamy.

Naszym celem jest, żebyśmy otwierali rynek dla użytkowników, ale kształcili coraz lepszych kierowców. To jest kluczowa kwestia.

Proszę bardzo, pani dyrektor.

Zastępca dyrektora departamentu MI Aldona Wieczorek:

Chciałabym udzielić odpowiedzi panu prezesowi Piotrowi Litwińskiemu, który poruszył problem szkolenia kierowców. Pragnę nadmienić, że Ministerstwo Infrastruktury jest w trakcie przygotowywania projektu. Projekt został wypracowany przez zespół. Prawdopodobnie w marcu zostanie poddany dalszym pracom legislacyjnym. Jest na etapie omawiania z ministrem Chodkiewiczem. Mamy wstępną zgodę na dalsze procedowanie. Wszelkie państwa uwagi związane ze szkoleniem weźmiemy pod uwagę. Projekt będzie poddany szerokim konsultacjom zarówno międzyresortowym, jak i publicznym. Będziecie mieli państwo możliwość wypowiedzenia się w tym temacie.

Tyle tytułem komentarza do uwag, które zostały zgłoszone.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan profesor, proszę bardzo.

Dyrektor ITS Marcin Ślęzak:

Panie przewodniczący, chciałbym odpowiedzieć na pytanie pana posła Suchonia dotyczące osób niepełnosprawnych. Nie ukrywam, że zakres oferty dla osób niepełnosprawnych ITS i PIMOT jest zbliżony. Zgadzam się, że umiejscowienie bazy pojazdów w jednym ośrodka stwarza lepsze możliwości dotarcia do kursantów. Szanuję dorobek naukowy kolegów z Przemysłowego Instytutu Motoryzacji. Na podkomisji proponowałem, żeby przenieść ten zakres kompetencji do Biura Pełnomocnika ds. Osób Niepełnosprawnych albo do PFRON, aby żadna jednostka nie była faworyzowana.

Wyraziłem swoje zdanie. Projekt zostanie poddany pod głosowanie. Stanowisko rządu jest jednoznaczne, więc je szanuję.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Pan dyrektor prosił o głos.

Dyrektor Biura Ruchu Drogowego KGP Zdzisław Sudoł:

Panie przewodniczący, jeśli chodzi o szkolenie, z naszych obserwacji wynika, że ludzie młodzi nie mają doświadczenia jazdy samochodem w trudnych warunkach. W pewnym momencie tracą panowanie nad kierowanym pojazdem. Obserwujemy to w okresie ferii zimowych. Ostatnio mieliśmy przykład wypadku w woj. warmińsko-mazurskim, kiedy młoda dziewczyna, w wieku ok. 20 lat, straciła panowanie na prostym odcinku, wjechała na drzewo i pięć osób zginęło na miejscu. Wszystkie się spaliły. Stąd wynika potrzeba szkolenia na płytach poślizgowych, żeby młodzi ludzie mogli sprawdzić swoje umiejętności w przypadkach nagłych, niespodziewanych. Zdarza się jechać po śliskiej nawierzchni, której nikt się nie spodziewał. Kierowca powinien umieć zapanować nad pojazdem.

Jeśli chodzi o działania policji, staramy się dbać o bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Realizujemy działania profilaktyczne, prewencyjne, informacyjne. Staramy się docierać do obywateli. Staramy się, żeby nasze patrole były widoczne. Coraz więcej służb ruchu drogowego kierujemy na drogę. W ubiegłym roku było to ponad 4100 funkcjonariuszy codziennie. W bieżącym roku jest ich prawie 4350. Nasze działania wpływają na stan bezpieczeństwa w ruchu drogowych, choć jak zauważył pan przewodniczący, ciągle wypadków jest za dużo. Sądzę, że wspólne działania przyniosą oczekiwane efekty.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś chciałby jeszcze zabrać głos? Jeśli nie, to pięknie dziękuję, panie profesorze, za materiał i bardzo ciekawe spotkanie. Usłyszeliśmy dużo cennych uwag i wniosków.

Może moglibyśmy kiedyś podjechać do instytutu? Jeśli pan uzna, że jest taka możliwość i szansa, to chętnie byśmy odwiedzili instytut.

Dyrektor ITS Marcin Ślęzak:

Serdecznie zapraszam. Jesteśmy do dyspozycji.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo państwu. Zamykam posiedzenie Komisji.